

Compte rendu des Personnes et Organismes Associés Site de TOTALGAZ de GIMOUILLE

26 septembre 2013 – 14h45 en Préfecture de NEVERS

Présents :

M. Jean-Michel VIDUS, secrétaire général de la préfecture de la Nièvre
Mme Gaëlle DUNAJSKI, responsable du bureau Guichet unique ICPE et du pôle enquêtes publiques, préfecture de la Nièvre
M. Adrian POINTON, adjoint au chef du SIDPC, préfecture de la Nièvre
Mme Lysiane JACQUEMOUX, DREAL Bourgogne, UT de la Nièvre
M. Dominique VANDERSPEETEN, chef de la cellule risques industriels de la DREAL Bourgogne, Dijon
Mme Céline FASULO, SPR/GRAI, DREAL Bourgogne, Dijon
M Samuel GUILLOU, chef du service sécurité et prévention des risques, DDT de la Nièvre
M. Mathieu BOTTERO, DDT de la Nièvre
Mme Sylvie FABRE, chargée d'études Risques, SSPR/CPR, DDT de la Nièvre
Cdt. Patrice LAVOLE, SDIS de la Nièvre
M. Gérard MACCES, directeur adjoint, DIRECCTE UT de la Nièvre
M. Philippe LAMOURERE, STAP de la Nièvre
M. Bernard NICOLAS, maire de Gimouille
M. Christophe WARNANT, suppléant de Mme Martine CARRILLON-COUVREUR, députée de la Nièvre
M. Didier BOULAUD, président de l'agglomération de Nevers
M. Jean-Marc MATHIOS, directeur général des services de l'ADN
M. Eric BASTAROLI, agglomération de Nevers
Mme Annie MARIEN, UFC Que Choisir de la Nièvre
M. Edmond DARCIS, SNCF EIC Auvergne Nivernais, représentant RFF Bourgogne Franche Comté
Mme Mireille BRALET, gestionnaire de domaine, Voies Navigables de France
M. David SZYMYSLIK, conseiller industrie, CCI de la Nièvre
M. Fabrice GABEL, chef de dépôt Totalgaz, Gimouille
M. Jean-Michel BAELEN, chef du service Sécurité Qualité Opérationnel, Totalgaz siège
Rédaction compte rendu : Mme Catherine SAUT de l'ACERIB

1/ Ouverture de séance par Monsieur le Président

M. VIDUS ouvre la séance et rappelle l'ordre du jour de cette réunion.

2/ Éléments d'information sur les options de réduction du risque à la source et sur l'estimation des mesures foncières

Mme FASULO et M. VANDERSPEETEN présentent ce point.

Pour rappel, le site TOTALGAZ est classé SEVESO Haut, et donc soumis à la prescription d'un PPRT.

Aujourd'hui, les éventuelles mesures de réduction du risque à la source ont été examinées à la demande de l'exploitant, conduisant à la suppression de l'approvisionnement par voie ferroviaire. Cependant il existe encore des zones de risque à l'extérieur de l'établissement, pouvant conduire à des mesures foncières pour 17 habitations, et des prescriptions de travaux pour 17 autres habitations.

Cette situation a été présentée aux riverains lors des 2 réunions publiques qui se sont déjà tenues en 2013. Entre-temps, de nouveaux éléments se sont ajoutés : la loi DADDUE qui comporte des éléments sur les conditions d'application du PPRT, et le chiffrage d'éventuelles mesures de réduction des risques nouvelles, ainsi que de la valeur des biens soumis à mesures foncières ou travaux, à la demande des riverains présents en réunion publique.

Enfin, des mesures techniques et organisationnelles devront être mises en œuvre pour les 3 infrastructures présentes dans le périmètre (voir points suivants).

2.1/ Mesure de réduction des risques

La réduction du risque à la source pourrait passer par la mise sous protection de la sphère aérienne de propane . 2 options sont possibles : la mise sous talus Texsol® ou la construction d'une coque béton. Cette protection permet d'exclure le phénomène de BLEVE, ce qui permet de réduire les distances d'effet, notamment l'aléa M+ qui ne toucherait plus d'enjeux.

Suite à la demande écrite de la DREAL de chiffrage de ces solutions, Totalgaz a communiqué une note d'évaluation des coûts en juillet 2013.

Mise sous talus Texsol® :

Le Texsol® est un mélange intime de fils synthétiques et de sable, possédant une cohésion élevée constante dans le temps et de bonnes capacités de déformation,

qui assure une protection contre les risques d'explosion, d'incendie et d'atteinte par des projectiles.

Le Texsol® peut recevoir différents habillage : terre ou végétaux, couleur

Le coût de l'adaptation au site de Gimouilles – basé sur le coût estimé pour la mise sous talus du site de Saint-Hervé – se monte à environ 2 150 000 €. Il comprend les études, permis, etc.

Mise sous coque béton :

L'enceinte de protection est de forme cylindrique, centrée autour de la sphère. Elle comporte des ouvertures à sa base qui permettent d'accéder à l'intérieur de l'enceinte et favorisent une ventilation naturelle. Chaque ouverture est dotée d'une porte à barreaux et est protégée par un muret éloigné de 3 mètres de l'enceinte.

Cette coque est dimensionnée en tenant compte de différentes sollicitations (surpression externe, impact de projectile, séisme, agression thermique extérieure) et assure une protection vis-à-vis des agressions extérieures.

Le coût de l'adaptation au site de Gimouille – basé sur le coût estimé pour la mise sous talus du site de Saint-Hervé – se monte à environ 2 161 000 €. Il comprend les études, permis, etc.

En terme d'exploitation, la mise sous talus avec Texsol® permet de s'affranchir de réseau d'incendie, et donc de son entretien. Un autre paramètre à prendre en compte en matière d'exploitation et de coût associé est la requalification décennale de la sphère.

Ces travaux permettraient de réduire les zones d'effet, mais celles-ci sortiraient encore du site : ainsi la zone jaune (voir point 5) serait fortement réduite et ne contiendrait plus aucun enjeu.

2.2/ Estimation des mesures foncières

Cette estimation, ainsi que celle de réduction du risques présentée ci-dessus, permettra d'aider à la définition de la stratégie du PPRT.

France Domaine a été sollicité afin d'estimer l'ensemble des biens – y compris les activités économiques telles que Gédipal (ex-Primaloire) – en vue de fiabiliser l'enveloppe globale des mesures foncières.

Pour rappel, il ne s'agit pas d'enclencher les mesures foncières mais seulement d'estimer l'enveloppe globale. Une nouvelle estimation individuelle devrait être faite lors de la mise en œuvre de ces mesures après l'approbation du PPRT et après la signature de la convention de financement.

L'enveloppe globale des mesures foncières est estimée à 1 900 000€, très peu différente de l'estimation faite par le bureau d'étude lors de l'étude de vulnérabilité.

Les prix des biens varient de – 30 % à + 30 % malgré un prix au m² très proche car différents paramètres sont pris en compte : l'état de l'habitation et de rénovation (surcote ou décote), la présence des garages, granges, dépendances, terrain (surcote), enfin la surface habitable cadastrale (jusqu'à 25 m² d'écart avec les estimations du bureau d'étude). Ces valeurs seront actualisées à la signature de la convention de financement (voir point suivant).

3/ Évolutions réglementaires liées à la loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable

Mme FASULO présente ce point. La loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 (loi DADDUE) a modifié le Code de l'environnement, notamment sur les points suivants :

- Durée pour le droit à délaissement
- Limite pour le coût des travaux prescrits
- Financement des travaux prescrits

3.1/ Le délaissement

En application du code de l'environnement et du code de l'urbanisme, concernant les secteurs définis par le PPRT approuvé, il est stipulé que le bénéficiaire du bien est

la commune ou l'EPCI compétent en matière d'urbanisme, que le délaissement est un droit attaché au bien, et que ce droit est cessible (le bien peut être vendu et conserve son droit au délaissement).

Pour rappel, le financement du délaissement s'effectue via une convention tripartite État / Collectivité locale / Exploitant.

Les étapes de la procédure de délaissement sont les suivantes :

- Au préalable, le PPRT doit être approuvé et annexé au plan local d'urbanisme,
- Puis établissement et signature de la convention de financement : 1 an de délai au terme duquel la répartition sera automatiquement de 1/3 chacun,
- Mise en demeure d'acquiescer adressée par le propriétaire à la commune où se situe le bien. **Le propriétaire a six ans à compter de la date de signature de la convention pour demander à bénéficier du droit à délaissement,**
- Sollicitation de l'avis du service des domaines,
- Publicité puis décision d'acquisition du bien.

Pour rappel, le délaissement n'est pas une obligation, c'est un droit.

3.2/ Limite du coût des travaux prescrits

Le Code de l'environnement a été modifié et prévoit désormais que lorsque des travaux de protection sont prescrits, ils ne peuvent porter que sur des aménagements dont le coût n'excède pas :

- 10% de la valeur vénale du bien ou estimée avant la prescription du PPRT,
- 20 000 €, lorsque le bien concerné est la propriété d'une personne physique,
- 5 % du chiffre d'affaires de la personne morale l'année de l'approbation du plan, lorsque le bien est la propriété d'une personne morale de droit privé,
- 1 % du budget de la personne morale l'année de l'approbation du plan, lorsque le bien est la propriété d'une personne morale de droit public.

Seuls 2 biens sont estimés à plus de 200 000 €, et sont en conséquence concernés par la limite de 20 000 € de travaux.

Discussion :

M. VIDUS remarque que le montant des travaux étant lié à la valeur du bien, un bien de peu de valeur aura moins de possibilités de protection du fait de la limite de remboursement fixée à 10 %.

Mme FASULO répond qu'en effet, dans le secteur concerné par des prescriptions de travaux de la zone d'aléa jaune, la plupart des biens ne peut à priori pas être intégralement protégée sans dépasser le montant de 10 %.

M. VIDUS s'interroge sur le choix des propriétaires qui, attachés à leur maison mais ne pouvant pas assumer financièrement les travaux, ne choisiront pas le délaissement pour autant.

Mme FASULO précise que les propriétaires bénéficieront de conseils sur les travaux à entreprendre en priorité, grâce au diagnostic effectué précédemment. Elle indique sur la carte des enjeux ceux qui seront les plus lourdement impactés : une maison murée, une maison devant s'équiper de volets métalliques fixes, des maisons disposant de vérandas, dont une utilisée comme pièce principale de vie, des fenêtres de type Vélux nécessitant la pose d'un double toit. Elle présente des photos des dispositifs de protection cités (voir compte rendu de la réunion précédente).

A propos des conséquences sur les personnes situées à l'extérieur : un accident sur le site (BLEVE) d'une cinétique de plusieurs minutes (une dizaine de minutes entre l'alerte par sirène et l'accident), donnerait aux personnes potentiellement exposées et alertées le temps de se mettre à l'abri dans un bâtiment.

3.3/ Financement du coût des travaux prescrits

Les modalités de financement prévues par la convention AMARIS-UIC-UFIP (voir réunion précédente) ont été transcrites dans la loi.

Elles s'appliquent uniquement aux travaux prescrits aux personnes physiques propriétaires d'habitation, sous réserve que les dépenses soient payées dans un délai de 5 ans après l'approbation du PPRT.

Les travaux sont financés par les exploitants des installations à l'origine du risque et les collectivités territoriales dès lors qu'elles perçoivent tout ou partie de la contribution économique territoriale (CET). Ce financement se monte à 50 % du coût des travaux prescrits et est réparti en deux parts égales entre l'exploitant et les collectivités. Entre les collectivités, en l'absence d'accord, la contribution leur incombant est répartie au prorata de la part de la CET.

Les différentes contributions sont versées aux propriétaires des habitations au plus tard deux mois après présentation des factures correspondantes. Ce financement s'ajoute au crédit d'impôt qui est aujourd'hui de 40% des travaux prescrits, portant à 90 % le montant du remboursement des travaux prescrits.

Le montant et la répartition de la CET versée par TOTALGAZ entre collectivités seront prochainement estimés par les services.

4/ Perspectives et calendrier

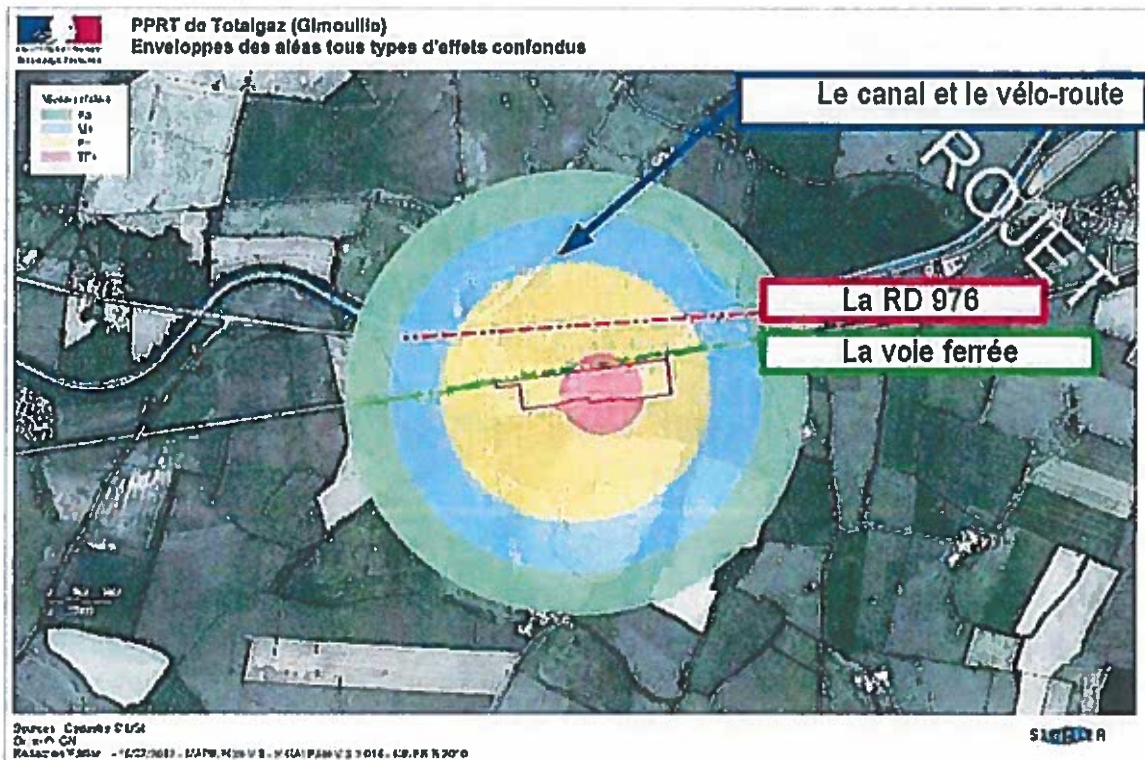
Hormis d'autres pistes de travail qui pourraient apparaître et nécessiter un réexamen de la situation, le calendrier d'avancement proposé se déclinerait comme suit :

- Réunion publique de présentation des évolutions réglementaires, des coûts des mesures de réduction des risques et des mesures foncières, de la stratégie pour les infrastructures de transport : date à convenir
- Fin 2013 : Consultation officielle des POA
- Début 2014 : Recueil de l'avis du CLIC en fin de consultation des POA
- Deuxième trimestre 2014 : enquête publique
- Été 2014 : approbation

5/ Stratégie pour les infrastructures de transport

Mme FASULO présente ce point.

Les enjeux en matière d'infrastructures de transport sont les suivants :



En terme d'objectifs à atteindre trois types de mesures doivent être mises en place :

- Des **mesures techniques de détection** des phénomènes dangereux et de mise à disposition de l'information associée : celles-ci relèvent de la responsabilité de l'exploitant TOTALGAZ et seront prescrites par arrêté préfectoral dans le cadre de l'ICPE ;
- Des **mesures techniques** relatives à la **gestion du trafic** sont à mettre en œuvre sous la responsabilité des collectivités/gestionnaires de voirie ;
- Des **mesures organisationnelles** devront être examinées lors de la mise à jour du PPI piloté par la préfecture : sirène, etc.

La réflexion s'articule autour de 3 étapes :

- Étape 1 : Identifier les tronçons impactés et évaluer le niveau des effets
- Étape 2 : Identifier les éléments de cinétique pour dimensionner le type d'alerte
- Étape 3 : Déterminer les mesures appropriées que le PPI prescrira

La voie ferrée

Plusieurs réunions de travail se sont tenues avec SNCF et RFF depuis mars 2013, concernant l'ensemble des sites SEVESO Haut de Bourgogne.

La ligne concernée est une double voie électrifiée à espacement automatique qui relie Paris à Clermont-Ferrand et qui transporte des voyageurs et des marchandises avec une fréquentation type de 100 trains par jour ouvrable : 50 % TER, 20 % Intercités / Corail / TéoZ, 25 % Fret, 5 % Machines et Infra.

Elle est soumise à des phénomènes dangereux à cinétique rapide.

La procédure d'urgence consiste pour l'exploitant à alerter le coordonnateur régional circulation qui informe les agents circulation dans les deux gares. Les points d'arrêt se situent en dehors du périmètre d'exposition aux risques : en gare de Nevers (6,7 km du site) et en gare de Saincaize (3,9 km du site).

Au vu de la cinétique des phénomènes dangereux et des technologies disponibles, la durée importante entre l'alerte et l'arrêt des trains reste perfectible. Le travail se poursuit pour identifier les mesures organisationnelles et / ou techniques à faire évoluer.

La Route Départementale 976

La route est soumise à des effets thermiques très graves et des effets de surpression significatifs, la situant en zone d'aléas F+.

Les mesures techniques (panneaux, feux, barrières...) et organisationnelles (déviation, barrage...) et leurs conditions de mise en œuvre doivent être réalisées par un travail entre les différents acteurs (exploitant, collectivités, gestionnaires de voirie et services de l'État) sous l'autorité des services préfectoraux, ceci dans le cadre de la mise à jour du PPI.

Le canal et la vélo route

Ils sont soumis à des effets thermiques très graves et des effets de surpression faibles et se trouvent en zone d'aléas F+.

Il est proposé d'interdire le stationnement et les aires d'arrêt et de mettre en place une signalisation de danger à destination des usagers. Les mesures techniques devront être mises en œuvre par le gestionnaire (par exemple : panneau, feux ou barrière), tandis que les mesures organisationnelles seront introduites dans le PPI.

Discussion :

M. NICOLAS signale qu'un parking destiné aux pêcheurs se trouve justement dans la zone à risque, jouxtant la RD 976 et Mme BRALET constate que les vélos et les bateaux ne se déplacent pas assez rapidement pour échapper à un accident de cinétique rapide.

M. GUILLOU rappelle que la démarche est celle d'amélioration citée par M. VANDERSPEETEN : le risque n'est pas annulé, mais la vulnérabilité des personnes est réduite autant que possible : inciter les personnes à ne pas stationner dans le secteur à risque, grâce à une signalisation et différents dispositifs techniques et organisationnels, de type sirène etc.

A la question de M. WARNANT sur la position de TOTALGAZ dans la réduction du risque à la source, M. BAELEN répond que le montant de la participation au rachat et aux travaux prescrits avoisinant les 660 000 €, le choix se porte évidemment sur cette solution pour cause de coût, à comparer aux 2 millions d'euros nécessaires à la mise sous talus de la sphère, mais aussi au fait que ces procédures permettront de fixer le foncier autour de l'établissement. Par ailleurs, le retour sur investissement de la mise sous talus n'est pas envisageable.

M. WARNANT s'interroge également sur les moyens financiers des propriétaires, qui sont pour certains âgés et ont de faibles revenus ne permettant pas d'investir 1000 € dans des travaux, ou déjà endettés et ne pourront faire l'emprunt nécessaire aux travaux. M. GUILLOU répond qu'aucun dispositif n'est prévu par la loi, malgré le fait que ce problème de l'avance ait été identifié.

M. WARNANT demande s'il est possible de réaliser un chiffrage des économies réalisées par réduction du risque à la source. Il demande également si, au vu des investissements à venir pour les collectivités dans le cadre du PPRT, l'exploitant peut garantir la pérennité de son activité.

M. BAELEN répond que si le site est soumis aux lois du marché, un maillage régulier du territoire reste important. En cas d'arrêt de l'activité à Gimouille, celle-ci se déporterait sur un autre centre, entraînant un surcoût de transport. Il en serait de même avec la réduction des capacités de stockage sur le site.

M. LAMOURERE demande quelles seraient les conséquences d'une éventuelle augmentation de capacité ou d'activité du site. M. BAELEN répond que, hormis le fait que la consommation de GPL ne devrait pas augmenter (ce pourquoi l'approvisionnement par voie ferrée a été supprimé), il est toujours possible d'augmenter la cadence des livraisons. Mais la signature d'un PPRT n'exclue pas une augmentation d'activité du moment que celle-ci n'augmente pas la zone de risque.

M. WARNANT remarque, à propos de la répartition du financement de la réduction du risque à la source, que l'État et les collectivités sont prêts à financer des délaissements et des travaux pour une somme voisine de ce que coûterait la mise sous talus de la sphère évoquée plus haut, ne serait-il pas plus judicieux de financer directement les travaux de l'exploitant par un montage financier à imaginer ?

Il rappelle que des investissements sont prévus pour des projets d'aménagement de la vélo route et pour le canal en vue de l'augmentation du trafic.

Il rappelle également que de telles mesures d'interdiction pourraient mener au détournement de la voie ferrée, et demande à ce que tous ces éléments soient pris en compte.

M. VANDERSPEETEN répond que l'État ne peut pas financer les travaux de l'exploitant pour cause d'atteinte à la libre concurrence, mais qu'un accord de financement peut être recherché avec les collectivités territoriales.

A propos du projet de salle des fêtes dans le domaine du château : le PPRT interdirait le changement de destination de l'écurie que le propriétaire souhaite transformer en salle des fêtes.

M. le maire de Gimouille réaffirme qu'en cas de demande de permis, celui-ci sera refusé au même titre que tous les autres permis demandés concernant l'aménagement des combles.

A propos des conséquences de la réduction du risque à la source : la zone bleue serait fortement réduite et la zone verte sera également réduite. Cette dernière est une zone de bris de vitre, qui ne nécessite pas de travaux lourds. Ce zonage ne prend pour l'instant pas en compte tous les éléments, il sera ajusté si cette option est choisie, mais l'on peut dire avec certitude dès à présent que plus aucun enjeu ne se trouvera en zone jaune.

M. BAELEN ajoute que la réflexion sur la réduction du risque à la source se poursuit, notamment avec l'étude des possibilités d'un nouvel agencement du site. Il rappelle que 1 million d'euros a été investi par TOTALGAZ avec la suppression de l'approvisionnement par voie ferrée, sans compter l'augmentation de 90 % du coût de passage (augmentation du trafic camions). C'est pourquoi il n'est pas envisageable que TOTALGAZ finance un nouvel aménagement en totalité.

M. NICOLAS remarque que l'augmentation du trafic routier n'est pas sans conséquences sur la sécurité routière, et qu'une baisse des capacités de stockage aggraverait cette situation.

M. BAELEN rétorque que cela entraînerait non pas une augmentation du trafic mais un étalement dans le temps, au lieu des périodes resserrées qu'on connaît aujourd'hui (hiver).

M. VANDERSPEETEN rappelle que le calendrier d'adoption du PPRT se situe dans un cadre contraint.

M. BAELEN réaffirme qu'il est important que des informations fiables soient communiquées aux riverains qui ne disposent aujourd'hui que de celles données en réunion publique, en effet certains anticipent déjà et prennent des dispositions qui pourraient s'avérer inadaptées par la suite.

M. VANDERSPEETEN agréé et propose qu'une réunion se tienne rapidement prochainement sous l'égide des services de l'État, afin de discuter des meilleures modalités de financement permettant de limiter l'exposition au risque pour les riverains, les dépenses liées aux mesures de renforcement et les investissements permettant d'examiner la faisabilité d'une nouvelle mesure de réduction du risque à la source.

Pour rappel, l'État ne peut pas financer l'industriel au regard du maintien de la libre concurrence, et les fonds dédiés au PPRT dans le cadre du délaissement sont des

fonds déjà alloués (enveloppe "risques industriels"). Sans élément nouveau, à ce jour, c'est le règlement présenté en enquête publique qui serait adopté.

Le prochain mois pourrait être consacré à la recherche d'un accord. M. NICOLAS demande des garanties quant à ce délai, afin d'en informer ses administrés.

M. BASTAROLI souhaite que la question des financements soit éclaircie car il remarque que l'État ne peut financer que le délaissement ou les travaux prescrits, et pas les autres options de stratégie dont il est question aujourd'hui.

M. VANDERSPEETEN rappelle que l'État ne peut pas financer l'industriel au regard du maintien de la libre concurrence.

M. BAELEN indique qu'aujourd'hui, l'État est attaqué par certaines industries car la mise en place de PPRT les défavorise au regard de la libre concurrence. Il signale également que l'activité de Gédipal est directement liée à celle de TOTALGAZ.

Il est acté qu'une réunion se tiendra à l'initiative de la préfecture, entre l'exploitant et les collectivités locales, pour examiner la faisabilité d'un accord financier concernant les dépenses induites par la mise en place du PPRT.

L'ordre du jour étant épuisé, Mme DUNAJSKI informe les participants que l'arrêté préfectoral de composition de la commission de suivi de site (CSS) a été pris le 24 septembre 2013 et que les représentants du bureau seront désignés par les membres des collèges lors de la première réunion de la CSS. Elle remercie l'assistance de sa participation et clôt la séance.

Le Président,

Jean-Michel VIDUS

